



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

1. **Betreff:** Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	08.07.2020	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den vorliegenden Geschäftsbericht zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Sachverhalt/Begründung:

1. Geschäftsbericht Fachbereich Tiefbau/Verkehr

Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr war in 2019 für die Sicherstellung folgender Strategischer Ziele zuständig:

- Ziel B4 (THH 11, Verkehr): Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs
- Ziel C3 (THH 11, Verkehr): Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.
- Ziel E1 (THH 11, Verkehr): Der Verkehr wird in einem stärkeren Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.

Im Folgenden werden die Kernergebnisse der drei in der Zuständigkeit des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr liegenden Strategischen Ziele für das Jahr 2019 dargestellt. Es werden je Ziel in einem ersten Teil jeweils die wesentlichen Maßnahmen und Beschlüsse des Jahres 2019 aufgeführt, die das strategische Ziel maßgeblich steuern. Im zweiten Abschnitt wird dann je Ziel, soweit im Jahr 2019 erhoben, die Entwicklung der Kennzahlen dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

2. Strategisches Ziel B4 (THH 11, Verkehr)

Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs.

Maßnahmen

M1: Abschluss der Lärmsanierung der Rheintalbahn 2021

- Der Planungsstand zur Lärmsanierung in 2017 ist aufgrund umfangreich zu prüfender Sachverhalte nicht mehr ganz im Zeitplan. Die Realisierung wird aufgrund nicht genehmigter Sperrpausen für 2020 auf 2021 verschoben.

Seit 2015 plant die DB Netz AG für die **Lärmsanierung** der bestehenden Rheintalbahn sowohl aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwände) in den Stadtteilen Stegermatt, Uffhofen, Albersbösch und Hildboltsweier, als auch passiven Lärmschutz in den Abschnitten, wo Lärmschutzwände aufgrund der geringeren Anzahl betroffener Einwohner nicht zuschussfähig sind. Der Gemeinderat hat nach intensiver Beteiligung der Bevölkerung den maximal möglichen Lärmschutz mit ca. 3 Kilometer langen und drei Meter hohen Lärmschutzwänden beschlossen (Drucksache Nr. 021/16). In drei weiteren Bürgerbeteiligungen hat die Stadtverwaltung den Auftrag des Gemeinderats umgesetzt, die Lärmschutzwände möglichst stadtverträglich zu planen bzw. zu gestalten. In seiner Sitzung am 21.11.2016 hat der Gemeinderat ein Gestaltungskonzept für die Lärmschutzwände beschlossen und die Verwaltung beauftragt, in den nächsten Doppelhaushalt 1,5 Mio. € für die Umsetzung des Gestaltungskonzepts einzustellen (Drucksache Nr. 147/16). Auf Basis einer am 01.01.2019 veröffentlichten Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen wird der ursprünglich geplante Schallschutz weiter ausgedehnt. Die Schallschutzwand im Bereich der Königswaldstraße kann um zirka 80 Meter in südlicher Richtung verlängert werden. Außerdem wird eine neue Wand auf der nördlichen Seite mit einer Länge von 744 Metern - beginnend an der Zähringerstraße bis Höhe Hubert-Burda-Platz - förderfähig.

M2.1: Inbetriebnahme Güterzugtunnel 2035

- Der Planungsstand 2019 ist nach Aussagen der DB Netz trotz einer Verschiebung der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf 2020 im Zeitplan. Die Verschiebung war durch eine fehlende Finanzierung des übergesetzlichen Schallschutzes im nördlichen Bereich des Tunnels begründet. Keine Zielkorrektur erforderlich.

M2.2: Begleitung und Prüfung der Planung des Güterzugtunnels Offenburg

- Zwei Sitzungen des Regionalen Projektbegleitgremiums
- Eine Sitzung des Facharbeitskreises

M2.3: Wenig belastende Baudurchführung

Derzeitiger Planungsstand lässt noch keine Aussage zu.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

In seiner Sitzung im Februar 2016 hat der Bundestag die Finanzierung zur **Rheintalbahn** beraten und die Finanzmittel in Höhe von 1,5 Mrd. € für die Planung und den Bau des Güterzugtunnels Offenburg beschlossen. Mit diesem Beschluss wurde die zentrale Kernforderung der Stadt Offenburg für einen menschen- und umweltgerechten Bahnausbau allgemein anerkannt. In seiner Sitzung im Dezember 2016 hat der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen, der den Offenburger Tunnel im vordringlichen Bedarf einstuft. Die DB Netz AG hat auf dieser Basis die Planung des Tunnels aufgenommen. Am 24.05.2016 tagte erstmalig das regionale Projektbegleitgremium. Dessen Mitglieder sind die Bürgermeister der Gemeinden Hohberg, Schutterwald, Appenweier, das Regierungspräsidium Freiburg, das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Ortenaukreis, die Bürgerinitiative BI Bahntrasse e.V., die IG Bohr und die DB Netz AG. Den Vorsitz des Gremiums hat Herr Oberbürgermeister Steffens, bzw. Herr Bürgermeister Martini. Teilnehmer seitens der Stadt Offenburg ist darüber hinaus der zuständige Fachbereichs- und Projektleiter.

Kennzahlen

K1: Anzahl der Wohneinheiten mit Anspruch auf Lärmsanierung nach den Förderrichtlinien des „Lärmsanierungsprogramms an Schienen des Bundes“

- Stand 2016 = 2.100 (planmäßig)
- Ziel 2021 = 0

K2: Anzahl der Transitgüterzüge, die im Regelbetrieb durch den Bahngraben fahren

- Stand 2016 = 180 (planmäßig)
- Ziel 2035 = 0

3. Strategisches Ziel C3 (THH 11, Verkehr)

Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

Maßnahmen

- M1 a) - Durchführung der Hauptuntersuchungen nach DIN
- Umsetzung der erforderlichen Brückensanierungen
- b) - Erstellen eines Erneuerungskonzeptes der Brücken im Hauptnetz
- Umsetzung des Erneuerungskonzeptes unter Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel (Insgesamt ca. 20 Mio. €)

Controlling: Brückenzustandsbericht (mindestens alle 6 Jahre)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

2019 wurden im Bereich der Ingenieurbauwerke rund 240.000,- € verausgabt. Hier-von sind ca. 20.000,- € in die Bauwerksprüfung geflossen, ca. 150.000,- € in die Bauwerksunterhaltung und ca. 70.000,- € in Ingenieurleistungen für Vorplanungen und Vergabeverfahren für Ingenieurleistungen wie z.B. die Südringbrücke und Zähringerbrücke über die Rheintalbahn.

Die relativ geringen Ausgaben rühren unter anderem aus der Verschiebung eines Bauvorhabens, für das Fördermittel beantragt wurden, deren Freigabe für 2019 nicht mehr erreicht werden konnte. Der Neubau einer Bachbrücke in Zunsweier musste mangels Unternehmen auf 2020 verschoben werden.

- M2
- a) - Sanierung der Straßen entsprechend Prioritätenfestlegung mit Schwerpunkt auf dem Hauptnetz unter Beibehaltung des bisherigen Ansatzes im Ergebnishaushalt.
 - b) - Bereitstellung im Investiven Bereich von rund 2 Mio. €/Jahr (Preisstand 2015) für die Erneuerung des Nebennetzes.
- Verstetigung der Nachhaltigkeitsmittel im Investitionshaushalt

Entsprechend dem Beratungsergebnis zum letzten Sachstandsbericht **Straßen** in 2015 (Drucksache Nr. 200/15) wird der Mitteleinsatz der Straßenunterhaltung überwiegend im hochbelasteten Straßennetz der Kategorie I+II und rund 1/3 im Wohnstraßennetz der Kategorie III verwendet werden. Die 2015 neu im Haushalt etatisierten Mittel der Nachhaltigkeit sollen überwiegend im Wohnstraßennetz eingesetzt werden.

Über das Straßensanierungsbudget wurden 2019 rund 1,1 Mio. € für die Sanierung des östlichen Abschnitts der Senator Burda Straße, der Gemeindeverbindungsstraßen Griesheim-Hesselhurst und Ortenberg-Offenburg, verschiedener landwirtschaftlicher Wege und für die Sanierung von Rissen verbaut. Für die Beseitigung von Schlaglöchern und verschiedene Kleinmaßnahmen wurden rund 570.000 € aufgewendet. Für Teilerneuerungen über das Nachhaltigkeitskonzept wurden 2019 rund 540.000 € in den Straßen Am Durbach, Martin-Siebert-Straße und Obertal verbaut. Von den Straßenbaukosten haben die Versorgungsunternehmen rund 80.000 € getragen.

Rund 3 Mio. € aus dem Investitionshaushalt flossen in den Ausbau der Platanenallee BAII, der Senator-Burda-Straße, der Fessenbacherstraße, der Amalie-Tonoli-Straße, der Wasserstraße, der Lange Straße und dem Otto Hahn Kreisel. Der Kreisel wird über LGVFG gefördert.

- M3
- a) Straßenneu- und umbaumaßnahmen werden barrierefrei hergestellt
 - b) Barrierefreie Umrüstung der Haltestellen gemäß Umsetzungsprogramm 2014 oder der Busse (ausklappbare Rampen)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Nach DIN 18040-3 ist bei Um- oder Neubau der Verkehrsinfrastruktur ebenfalls eine durchgängige Barrierefreiheit herzustellen. Im Rahmen der oben genannten Straßenneu- und umbaumaßnahmen wurde dies generell berücksichtigt.

Nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz ist der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr verpflichtet, bis Januar 2022 die vollständige **Barrierefreiheit im ÖPNV** herzustellen. Mit Drucksache Nr. 227/13 und Nr. 124/15 wurde ein Konzept zur barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen beschlossen, welches bis 2035 den Abschluss der Erneuerung vorsieht. Im Jahr 2019 wurden 15 Haltestellenkanten umgebaut. Es handelt sich dabei um die Haltestellen Louis-Pasteur-Straße (beidseitig), Grimmelshausenstraße (beidseitig), Seewinkel (beidseitig), Einkaufszentren/OT (beidseitig), Otto-Hahn-Straße (beidseitig), Wasserstraße (einseitig), Amselweg (beidseitig) und Eichendorffstraße (beidseitig) und der Schutterwälderstraße (beidseitig) Für die gehbehinderten Busfahrgäste ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ein großer Gewinn. Im fließenden Verkehr kommt es zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen durch an den Haltestellen haltende Busse.

M4 Überprüfung der LUX-Zahl an Stellen innerorts, die als zu beleuchtungsschwach gemeldet werden.

Die **öffentliche Beleuchtung** der Straßen, Wege und Plätze dient im Wesentlichen der Sicherheit der Fußgänger. Unter anderem sollen querende Fußgänger rechtzeitig von anderen Verkehrsteilnehmern erkannt werden können. Alle angebauten Straßen- und Wegeabschnitte sind in Offenburg nach entsprechender DIN beleuchtet. Eine weitere Ausweitung der öffentlichen Beleuchtung auf Außerortsbereiche ist nicht vorgesehen. Für die Bewertung entsprechender Anträge wurden Kriterien entwickelt, bei deren mindestens 50 %-iger Erfüllung eine Anmeldung im Haushalt ins Auge gefasst werden kann (Drucksache Nr. 137/16).

1994 wurde in Offenburg begonnen, die Beleuchtung im Rahmen von Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen auf NAV-Lampen (Natriumdampf-Hochdruck-Leuchten) umzurüsten, da sich dieses Leuchtmittel durch hohe Umweltverträglichkeit, insbesondere beim Insektenschutz sowie geringerem Stromverbrauch bei gleichwertiger Leuchtkraft auszeichnet.

Seit 2010 wird die Straßenbeleuchtung auf energieeffiziente Beleuchtungstechnik umgerüstet. Konkret werden die alten HQL (Weißlicht Quecksilberdampfleuchten) ausgetauscht. Umgerüstet sind mittlerweile Elgersweier, Uffhofen-Süd, Zunsweier, der Südring, Rammersweier und Zell-Weierbach. In diesen Gebieten wurden noch NAV-Leuchten mit einer Stromeinsparung von rund 45 % eingesetzt. Durch den Fortschritt (technisch wie wirtschaftlich) der LED-Technologie im Bereich der Straßenbeleuchtung erfolgt mittlerweile die Modernisierung nur noch mit LED-Leuchten. Hierdurch können gegenüber den HQL-Leuchten bis zu 85 % an Strom eingespart werden. Mit LED umgerüstet sind Bühl, Hildboltzweier, Griesheim, Fessenbach, Waltersweier, Bohlsbach, Offenburg-Ost, Offenburg-West und Albersbösch-Süd. Diese

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Umrüstung wird über Klimaschutz Plus vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft BW gefördert.

Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2019 gegenüber 2018 um 67 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei 8.711 Leuchten. Davon sind rund 1.300 Leuchten auf LED umgerüstet. 6.500 Leuchten sind mit NAV ausgerüstet. Rund 900 Leuchten müssen noch umgerüstet werden.

2019 konnte der Verbrauch pro Leuchte und der Gesamtverbrauch trotz der Zunahme von Leuchten gegenüber 2018 um rund 29.000 kWh (1 %) reduziert werden.

Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,259 auf 3,362 Mio. kWh
Leuchten	8.127 auf 8.711 St
Verbrauch/Leuchte	524 auf 386 kWh
Betriebskosten/Jahr	642 auf 639 T€

Kennzahlen

K1: Städtische Brücken:

a) Anteil der Bauwerke mit Zustandsbewertung besser als 2,4

2016: 71 %

2025: 75 %

b) Anteil der Brücken im Hauptnetz ohne Lastbeschränkung (Lastmodell LMM)

2016: 50 %

2035: 30 %

K2: Städtische Straßen:

a) Technischer Zustand der Straßen im Hauptnetz:

2015: 3 % Erneuerungsbedarf (u+v), 11 % Sanierungsbedarf

2020: 0 % Erneuerungsbedarf (u+v), max. 20 % Sanierungsbedarf (k)

b) Technischer Zustand der Straßen im Nebennetz:

2015: 7 % Erneuerungsbedarf (u+v), 27 % Sanierungsbedarf (k)

2020: 35 % Erneuerungsbedarf (u+v), max. 45 % Sanierungsbedarf (k)

K3: Barrierefreiheit:

a) Anteil barrierefreier, gesicherter Querungsstellen (LSA, FGÜ, richtliniengerechte Mittelinseln)

2016: 5 %

2025: 100 %

b) Anteil barrierefreier Bushaltestellen

2016: 3 %

2019: 33 % (41 von 123)

2035: 100 % (wirtschaftlich werden nur 80-90 % vertretbar sein).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

K4: Anteil der öffentlichen Straßen und Wege innerhalb von Ortslagen mit ausreichender Beleuchtung nach DIN EN 13201

2016: 100 %

2020: 100 %

4. Strategisches Ziel E1 (THH, Verkehr) Der Verkehr wird in einem stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.

- M1
- Durchführung von Sicherheitsaudits
 - Anwendung der Planungsrichtlinien RAST 06 und ERA im Straßennetz (bei Neubau und Umbau)
 - Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre
 - Umsetzung einer LSA-Steuerung mit kurzen Wartezeiten
 - Öffentlichkeitsarbeit bei Umsetzung neuer Maßnahmen

Controlling: Auswertung der Unfallstatistik der Polizei

Die Unfallzahlen mit Personenschäden haben sich in Offenburg deutlich reduziert. Nach zwei Jahren mit gestiegenen Unfallzahlen in den Jahren 2014 und 2015 sinkt das Niveau ab 2016. Allerdings war dies bis 2018 vor allem auf die sehr positive Entwicklung auf den Außerortsstraßen zurückzuführen. Im Innerortsbereich war diese positive Entwicklung zunächst schwächer, wobei sich 2019 erfreulicherweise eine Trendwende andeuten könnte. 2019 gab es Innerorts 277 Unfälle mit Personenschäden. Der auf die jeweils letzten drei Jahre berechnete Durchschnittswert von 430 Unfällen (2014 - 2016) fällt auf 359 Unfälle mit Personenschäden (2017 – 2019).

Kalenderjahr / Ortslage	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Außerorts (LV)	111	104	41	57	47	76
Innerorts (LV)	272	278	260	240	247	243
Gesamtergebnis (LV)	383	382	301	297	294	319
Außerorts (SV)	14	27	15	18	8	14
Innerorts (SV)	58	53	47	47	44	33
Gesamtergebnis (SV)	72	80	62	65	52	47
Außerorts (T)	1	2	1	1	0	0
Innerorts (T)	3	3	1	0	1	1
Gesamtergebnis (T)	4	5	2	1	1	1

Abbildung 1: Unfälle mit Personenschäden (LV=Leichtverletzt, SV= Schwerverletzt, T=Getötete)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Bzgl. der Unfallhäufungsstellen hatte es vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 aufgrund der Änderung der Definition eine Steigerung der Stellen gegeben. Es besteht derzeit das Ziel, dass alle Unfallhäufungsstellen (allerdings nach alter Definition) nach zwei Jahren bereinigt sind. Für die nun geltende strengere Definition ist dieses Ziel möglicherweise zu anspruchsvoll, da einige Unfallhäufungsstellen noch nicht erledigt werden konnten. Dies beruht zum Beispiel auf noch anstehende Umbaumaßnahmen, Maßnahmenkonzepten oder LSA-Optimierungen.

Folgende Unfallhäufungsstellen wurden bzw. werden demnächst bereinigt:

- **Moltkestraße / Weingartenstraße**
- **Freiburger Straße / Im Unteren Angel**
- **Kolpingstraße / Burdastraße**

- **Heinrich-Hertz-Straße / Bypass / Kreisverkehr Marleener Straße**
- **Weingartenstraße / Hölderlinstraße**
- **Schutterwälder Straße / Wichernstraße / Drosselweg**
- **Freiburger Straße / Wasserstraße**
- **Freiburger Straße / Kinzigstraße**
- **Hauptstraße / Saarlandstraße**

Folgende Unfallhäufungsstellen sind neu:

1 Jahreskarte (5 gleichartige Unfälle)

- **Schutterwälder Straße / Kreisel Platanenallee (auch in der 3 Jahreskarte)**

3 Jahreskarte (2017 – 2019) mit Personenschaden (5 Verkehrsunfälle)

- **Freiburger Straße zwischen Elsässer- und Vogesenstraße**
- **Hauptstraße / Saarlandstraße**
- **Hauptstraße / Angelgasse**
- **Kreisverkehr Ortenberger Straße / Moltkestraße**
- **Messekreisel B 3 / Einfahrt L 99**
- **Moltkestraße / Zeller Straße**
- **Platanenallee Höhe Pappelweg**
- **Rammersweierstraße / Carl-Blos-Straße / Josef-Kohler-Straße**

Die Hauptmaßnahmen beziehen sich auf das MIV-Maßnahmenkonzept, LSA-Optimierung, und soweit rechtlich möglich Geschwindigkeitsreduzierungen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Die Auswertung 2019 zeigt, dass es verstärkte Anstrengungen und Maßnahmen bedarf, die Verkehrssicherheitsziele zu erreichen. Grundsätzlich wendet der Fachbereich Tiefbau und Verkehr alle einschlägigen Richtlinien bei der Planung und Umpassung von Straßen an und entscheidet sich wo möglich für die Umsetzung von Regelmaßen. Im Konfliktfall steht die Sicherheit vor der Leichtigkeit des Verkehrs. Im Hauptstraßennetz werden alle Planungen durch einen Sicherheitsauditor begleitet.

Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet die Verkehrsüberwachung durch den GVD. Nachdem im November 2018 die Einrichtung von vier neuen stationären Messplätzen durch den Gemeinderat beschlossen (Drucksache 116/18) und die Finanzierung im Nachtragshaushalt 2019 gesichert wurde, konnte die Installation der Anlagen 2019 vorbereitet werden, so dass diese planmäßig 2020 in Betrieb genommen werden konnten. Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes von knapp 51.000 in 2018 erhöhten sich 2019 auf 66.000.

Eine hohe Verkehrssicherheit hängt allerdings auch in starkem Maße vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer ab. Die Stadt Offenburg übernimmt die Verantwortung für eine grundsätzlich sichere Verkehrsinfrastruktur. Die Verantwortung für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer trägt jeder Verkehrsteilnehmer selbst.

- M2
- Umsetzung Fahrradförderprogramm V
 - Umsetzung Liniennetz 2017+ Schlüsselbus
 - Umsetzung Mobilitätsmanagement (Mobilitätsstation, Leihsysteme)
 - Einrichtung einer Mobilitätszentrale

- Controlling:
- Haushaltsbefragung zur Mobilität (alle fünf Jahre, 2018 ff)
 - Verkehrszählungen Kfz, Fahrrad, Fahrgäste ÖPNV (alle 2 Jahre)
 - Nutzerzahlen Mobilitätsstationen (alle zwei Jahre)

Im Rahmen der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V erfolgten 2019 die Belagererneuerung des Radwegs östlich der Bahn zwischen Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke und der Gutenbergstraße, der Ausbau des Radwegs zur Fuchshalde sowie die Freigabe zahlreicher Einbahnstraßen zur gegenläufigen Nutzung durch den Radverkehr. Am Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum wurden 20 weitere Radboxen aufgestellt.

Hervorzuheben ist, dass das Scherbentelefon (Tel.nr. 96 66 66 66), das bei den TBO angesiedelt ist, weiterhin rege genutzt wird, obwohl in den letzten Jahren das Scherbentelefon nicht mehr beworben wurde. Das Angebot scheint in der Bevölkerung bekannt zu sein. Beim Scherbentelefon können nicht nur Scherben auf Radwegen, sondern auch Verschmutzungen oder Bewuchs, der in den Radweg hineinragt, gemeldet werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Im Jahr 2019 wurde mit der Umsetzung von weiteren drei Mobilitätsstationen in den Quartieren Seidenpfaden, Mühlbach und in der Nähe des Freizeitbades bzw. des Landratsamtes begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgt 2020.

Zur Analyse der Verkehrsentwicklung hat Offenburg 2018 an der bundesweit durchgeführten Studie „Mobilität in Städten – SrV“ teilgenommen. Dabei wurden in Offenburg umfangreiche Telefoninterviews und Online-Befragungen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen inzwischen vor. Diese Daten weisen - bezogen auf den Binnenverkehr - einen Anteil von 58 % aller Wege für den Umweltverbund aus. Das für 2025 gesetzte Ziel von 57 % wurde damit bereits vorzeitig erreicht.

M3 - Umsetzung des Lärmaktionsplans

Derzeit laufen die Planungen für die Lärmsanierung der Rheintalbahn im südlichen Abschnitt von Offenburg (siehe Ziel B4).

Dadurch, dass ein Großteil der Maßnahmen des Lärmaktionsplans bereits umgesetzt wurde, konnte erreicht werden, dass es für ca. 12.000 Bürgerinnen und Bürger mit einer Lärmbelastung oberhalb der Auslösewerte (inkl. Beschäftigte, Schüler und Studenten) zumindest innerhalb geschlossener Räume ruhiger geworden ist. Wenn der Masterplan Verkehr mit seiner umfangreichen Verkehrserhebung erarbeitet wurde, kann auf dieser Grundlage ein weiterer Lärmaktionsplan erarbeitet und beschlossen werden.

Kennzahlen

K1: Verkehrssicherheit:

- a) Minimierung der Unfälle mit Personenschäden
innerorts im Dreijahresdurchschnitt (Vision Zero)
2018: 296 Personenschäden innerorts
2020: 260 Personenschäden innerorts

- b) Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die länger als zwei Jahre bestehen
2016: 0
2020: 0

K2: a) Umweltverbund Offenburger Bevölkerung:

- Zielgröße Modal-Split im Binnenverkehr
2006: Fuß: 21 %, Rad: 25 %, ÖPNV: 6 %, Kfz: 48 %
2018: Fuß: 28 %, Rad: 27 %, ÖPNV: 3 %, Kfz: 42 %
2025: Fuß: 20 %, Rad: 30 %, ÖPNV: 7 %, Kfz: 43 %

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

b) Verkehrszählungen

Jahr	Kfz/4h Innen- stadtring	Rad/7h an 11 Querschnitten	Busfahrgäste/pro Werktag (Schlüsselbus)
2006	52.000	10.500 (2005)	8.000
2016	50.900*	10.600*	9.050
2025	53.800	14.600	10.800
	* Wert aus 2014	* Wert aus 2014	

K3: Anzahl der Einwohner, die durch Straßenlärm im Geltungsbereich des Lärmaktionsplanes über der Lärmsanierungsschwelle belastet sind
2008: ca. 12.000 EW
2020: wird noch ermittelt

Nachrichtliche Darstellung der Nutzungszahlen unter der Marke „Einfach mobil“ durch die Stabsstelle Mobilität der Zukunft

1. Entwicklung der Nutzungszahlen unter der Marke „Einfach mobil“ seit Inbetriebnahme der ersten vier Mobilitätsstationen

Evaluationsergebnisse

	2015	2016	2017	2018	2019
					
Nutzende:	130	250	290	330	350
					
Ausleihen:	4.050	5.960	7.800	9.480	7.880
					
Ausleihen:	1.840	2.660	2.800	2.910	3.015

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

2. Entwicklung der Kennzahlen beim nextbike-Verleih seit der Inbetriebnahme 2010

Ausleihen pro Rad und Jahr

Summe 2010	8,5
Summe 2011	16,1
Summe 2012	31,6
Summe 2013	43,0
Summe 2014	56,1
Summe 2015*	47,6
Summe 2016	70,1
Summe 2017	86,5
Summe 2018	105,3
Summe 2019	131,4

Anmerkung: * 2015 erfolgte die Einführung der monatlichen Grundgebühr für TGO-Abo-Kunden

Die Entwicklung der Ausleihen bei nextbike ist erfreulich, allerdings getrübt durch erheblichen Vandalismus in 2019. Dies führte ebenso wie eine unzulängliche Ersatzteillieferung im Durchschnitt zu nur 60 fahrtüchtigen Rädern statt 90. Bei nahezu gleichbleibendem Radbestand und 16 Stationen sind die Zunahmen von 2010 bis 2018 mit Ausnahme des Jahres 2015 kontinuierlich deutlich gestiegen. Selbst bei den widrigen Verhältnissen in 2019 wurden die tatsächlich zur Verfügung stehenden 60 Räder im Durchschnitt pro Rad 130 Mal im Jahr ausgeliehen.

Bezüglich der Netzwirkung ist eine weiterhin positive Auswirkung zu erwarten, wenn weitere Stadtteile und Ortsteile eingebunden werden können.

3. Entwicklung der pro Tag und Fahrzeug durchschnittlich gebuchten Stunden bei Stadtmobil seit Inbetriebnahme der Mobilitätsstationen

durchschnittlich gebuchte Stunden pro Tag (365 Tage) und Fahrzeug

2016	8,6
2017	8,2
2018	7,8
2019	7,9

Zielwert der Auslastung ist für Stadtmobil 8 Stunden pro Tag. Tatsächlich schwankt die Zahl der gebuchten Stunden im Wesentlichen zwischen 5 und 11 Stunden am Tag. Während des Betrachtungszeitraums standen 8 Fahrzeuge zur Verfügung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

073/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
18.05.2020

Betreff: Geschäftsbericht 2019 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Die Entwicklung beim Car-Sharing ist zum einen gekennzeichnet durch die Zunahme der zur Verfügung stehenden Autos pro Jahr bei leichtzunehmenden Ausleihzahlen und schwankenden, aber leicht abnehmenden Streckenlängen pro Fahrt. Die geringe Anzahl von derzeit 5 Stationen, konzentriert auf die Innenstadt und die Oststadt. Nachteilig wirken sich die noch immer nicht ganz ausgeräumten Ladeprobleme bei den E-Autos der ersten Generation aus. Mit der neuen Renault ZOE-Generation ab Mitte 2020 und den weiteren Mobilitätsstationen sowie der neuen Generation von Ladesäulen ist mit einer Verbesserung der Nachfrage zu rechnen.